Hgin Sanomat 26.4.58

Helsingin ensimmäinen metro Rautatientorilta Herttoniemeen

100 m pitkiä junia — liikenne käyntiin 1962

Helsingin ensimmäisen maanalaisen liikenneväylän rakentamiseen olisi ryhdyttävä jo ensi vuonna. Ensimmäinen metro ulottuisi Rautatientorilta kaasutehtaan luo Sörnäisten rantatien yli äskettäin rakennetulle sillalle sekä jatkuisi Kulosaaren sillalle ja Herttoniemen valtatielle sille jo varattua keskikaistaa pitkin aluksi ainakin Linnanrakentajantielle Herttoniemeen. Metron kokonaiskustannus olisi vuosina 1959—1962 kaikkiaan 2.900 milj. mk. Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean eilen kaupunginhallitukselle jättämän esityksen mukaan olisi ensi vuodeksi myönnettävä töitä varten 500 milj. mk. Liikenne saataisiin metrolla käyntiin vuonna 1962.

Komitea on todennut liikenteen kasvaneen niin voimakkaasti Kaisaniemenkadun — Unioninkadun — Siltasaarenkadun — Hämeentien reitillä, että maanalainen on välttämätön. Näkinkujan sillan rakentaminen, Pitkänsillan leventäminen ja niihin liittyvät työt eivät voi helpottaa Rautatientorin — Sörnäisten reitin liikennettä niin paljon, että tilanne ainakaan 1962 olisi nykyistä parempi.

Todennäköisesti julkisen liikenteen pääosa, jota ei voida siirtää ajamaan Pohjoisrannan ja Sörnäisten Rantatien kautta, tulisi nykyisellä reitillään kasvavan tungoksen vuoksi nykyistä hitaammaksi, kalliimmaksi ja matkustajille hankalammaksi. Vaikkapa vastoin näitä laskelmia yleinen liikenne jakautuisi tasaisesti nykyisille ja uusille ajokaistoille, tulisivat ne jo vuoden 1965 paikkeilla saamaan kuormituksen, joka amerikkalaisten normien mukaan täyttäisi niiden kuljetuskyvyn.

Komitean mielestä olisi välttämätöntä, että riippumatta Näkinkujan sillan rakentamisesta ja Pitkänsillan leventämisestä mahdollisimman nopeasti saadaan aikaan kaduista erillään kulkeva julkisen liikenteen reitti eli metroväylä, joka tekee mahdolliseksi siirtää pois mainituilta Rautatientorin ja Sörnäisten välisiltä katuväyliltä mahdollisimman suuren osan niiden kasvavasta raitio- ja linja-autoliikenteestä ja samalla parantaa tämän liikenteen nopeutta ja taloudellisuutta.

Metro osittain käyttöön jo 1960—1961

Tutkimistaan eri vaihtoehdoista esikaupunkiliikenteen suunnittelutoimisto suosittelee tunnelia, joka kulkisi kallion sisällä, mutta merenpinnan yläpuolella, suunnilleen Suonionkadun ja Pengerkadun alla. Asemat tulisivat Toisen linjan, Kaikukujan ja Helsinginkadun kohdalle. Rautatientorille tulisi aluksi maanpäällinen pääteasema, mutta myös mahdollisuus vaunujen ajaa edelleen keskikaupunkilinjoille. Jo ennen tämän väylän kokonaan valmistumista saataisiin liikennöitävään kuntoon sen eteläinen osa Rautatientorilta Eläintarhanlahden pohjoisrantaan. Verraten vähäisin lisätöin voitaisiin siten jo v. 1960—61 siirtää suuri osa Kaisaniemenkadun — Unioninkadun — Siltasaarenkadun reitin julkisesta liikenteestä uudelle väylälle. Mäkelänkadun eteläpäästä uuteen metroväylään voitaisiin verraten vähäisin lisätöin liittää pitkäksi ajaksi pääosa Käpylän suunnan esikaupunkiliikenteestä sekä jonkin verran keskikaupungin sisäistäkin liikennettä, kunnes uuden väylän koko kuljetuskyky vast'edes tarvitaan Herttoniemen suunnan liikenteelle.

Metroväylän ensimmäisen rakentamisvaiheen toteuttaminen vienee aikaa noin 3 vuotta. Komitean käsityksen mukaan väylä on välttämätön v. 1962, joten työt olisi aloitettava viimeistään vuoden 1959 lopulla. Suunnitelmia on tehty sen toteuttamisesta mm. siinä vaihtoehtoisessa tapauksessa, että liikenne hoidettaisiin nopeana raideliikenteenä tarpeen mukaan yhä suuremmin, lopulta 100—120 m pitkin (1.300 matkustajan) junin. Nämä suunnitelmat ovat niin pitkällä, että työt sen puolesta voitaisiin aloittaa mainittuna aikana. Ensi vaiheen kokonaiskustannukset olisivat alustavan laskelman mukaan 2.900 milj. mk, johon on laskettu mm. tunnelit, pengerrystyöt, asemat, katuliikenteen järjestelyt mm. Rautatientorilla ja Hakaniementorilla, päällysrakenne, ilmajohdot, vaunujen prototyypit, niille pieni väliaikainen säilytys- ja huoltolaitos Herttoniemeen, jne. eli siis kaikki kustannukset lukuunottamatta täyden uuden vaunuston hankintaa. Suoritetut laskelmat nimittäin osoittavat, että liikenne voitaisiin aloittaa liikennelaitoksen nykyisistä tai jo tilatuista vaunuista saatavilla 4-akselisilla vaunuilla ja niiden lisänä muutamilla uuden metrovaunumallin prototyypeillä, joten **suurempi sarja uusia metrovaunuja ennätettäisiin tilata vasta v. 1963 prototyyppien kokeilun jälkeen. Uudet vaunut olisivat suunnitelmien mukaan leveäraiteisia, nykyisiä puoli metriä leveämpiä nivelvaunuja ja kuhunkin mahtuisi 325 matkustajaa. — Viimeistään v. 1962 olisi työllisyyssyistäkin aloitettava metron toteuttamisen toinen vaihe Rautatientorilta Munkkivuoreen.**

Laskelmassa on edellytetty, että Herttoniementie muilla määrärahoilla rakennetaan viimeistään v. 1961 Linnanrakentajantielle saakka, joten metron kustannuksiin ei ole luettu Herttoniementien töitä niiltäkään osiita, joiden rakentaminen kytkeytyy metroväylän rakentamiseen.

Myös siinä tapauksessa, että metroliikenteessä päätetään käyttää johdin- tai dieselautoja, voidaan laaditut suunnitelmat tarpeellisin osin mukauttaen työt aloittaa vuoden 1959 lopulla. Siinäkin tapauksessa on välttämätöntä tehdä julkiselle liikenteelle kaduista erilliset väylät tai kaistat, jotka vaativat tunnelien louhimista ja pengerrystöitä

Komitea toivoo voivansa tehdä perustellun esityksensä tulevan metrojärjestelmän pääseikoista, mm. kuljetusvälineen valinnasta niin, että kaupunginvaltuusto voisi käsitellä sen riittävän ajoissa ennenkuin vuodeksi 1959 myönnettävää määrärahaa ryhdyttäisiin käyttämään.

Edellyttäen, että Herttoniemen valtatien rakentamiseen erikseen myönnetään vuodeksi 1959 sellaiset määrärahat kuin sen valmistuminen v. 1961 Linnanrakentajantielle saakka edellyttää, suunnittelukomitea katsoo, että metron toteuttamistyöhön vuonna 1959 tarvittaisiin ainakin 500 milj. mk, jotta — edellyttäen riittävän, tätä suuremman määrärahan vuosina 1960, 1961 ja 1962 — liikennöiminen Linnanrakentajantielle saakka voitaisiin aloittaa vuonna 1962.